

Wstęp do prognoz dla „wielkiego CPK” - podejście popytowe

Introduction to forecasts for the "great CPC" - demand approach



Marek Serafin

Magister Prawa – Uniwersytet
Warszawski
współzałożyciel i redaktor
prowadzący portalu Polski Rynek
Transportu Lotniczego – PRTL.pl



Ryszard Zaremba

Magister inżynier - Budowa dróg i
lotnisk – Politechnika Warszawska
Prezes Zarządu BSiPL
POLCONSULT Sp. z o.o.

Streszczenie: Budowę „Wielkiego CPK” uznano za uzasadnioną, mimo, że nie zostały przygotowane i przedstawione wystarczająco szczegółowe, wariantowe prognozy rynkowe. Mają być dopiero stworzone. W naszym materiale opracowując propozycje prognoz wychodzimy z kluczowych rynkowych założeń dla CPK. Ma to być lotnisko skoncentrowane na ruchu tranzytowym, a więc dla linii sieciowych. Nie będą w nim stworzone właściwe warunki do obsługi linii charterowych i tanich. Prawie całość krajowego ruchu tranzytowego będzie dowożona do i z CPK szybką koleją. W naszych propozycjach prognoz pokazujemy, jak ogromna jest różnica pomiędzy prognozami zadaniowymi, czyli takimi, które muszą się spełnić, aby CPK odniosło sukces rynkowy i finansowy oraz tymi, które uważamy za realne. Jednym z kluczowych atutów nowego, wielkiego lotniska, a więc i LOT-u, ma być jego wyjątkowo korzystne położenie geograficzne. Jak pokazujemy w naszym tekście ma to więcej wspólnego z mitem niż z rzeczywistością. Bardzo ważnym i ryzykownym, naszym zdaniem, elementem tego projektu jest ogromna inwestycja kolejowa, która ma umożliwić bardzo szybki i sprawny dowóz do CPK pasażerów nie tylko z aglomeracji warszawskiej, ale i prawie z całej Polski. Dotychczas nigdzie nie świeciło nie został stworzony tak ogromny system transportu intermodalnego samolot – pociąg. Brak jest też nawet bardzo szacunkowych choćby kalkulacji finansowych pokazujących, że ta część projektu ma ogromne szanse na rentowność. Nie uważamy, że w przyszłości nie powinno powstać nowe lotnisko, które zastąpi port Chopina. Jednak najpierw powinny być stworzone właściwe warunki rozwoju kluczowych lotnisk obsługujących aglomerację warszawską i sąsiadujące z nią regiony Polski, położone głównie w jej wschodniej i Północno-Wschodniej części. Taki system - port Chopina oraz porty dedykowane przewoźnikom tanim i charterowym może być wystarczający jeszcze przez wiele lat. Natomiast projektując nowe lotnisko konieczne jest oparcie się na realnych założeniach rynkowych, zakładających różne scenariusze rozwoju, nie tylko rynku lotniczego, ale i ogólnej sytuacji gospodarczej. Jest to konieczne również dlatego, że, jak pokazują doświadczenia międzynarodowe, nawet, jeżeli w takim projekcie uczestniczy kapitał prywatny to inwestorzy nie zgadzają się na partycypowaniu w ryzyku finansowym i żądają twardych gwarancji dotyczących wielkości ruchu, które port będzie obsługiwał.

Słowa kluczowe: Centralny Port Komunikacyjny; Analiza rynkowa; Przewozy tranzytowe; Popyt

Abstract: Creation of „Polish Great Central Transportation Port” is considered justified despite the fact that no detailed traffic forecast for different scenarios of market development were created and presented. They are to be prepared in the future. In our Report we created traffic forecasts for CPK based on the key market and business assumptions for CPK. The airport will focus on transit traffic carried by network carriers. The proper and attractive conditions to serve low cost and charter airlines will not be created. Almost whole transit traffic from Polish regions will be transported by the fast trains. In our versions of forecasts we show how big are differences between the forecasts that will have to materialize so the CPK Project will be a market and financial success and the forecasts that we consider realistic. The unique geographical location of CPK is supposed to be its one of its key assets. As we prove in our Report this assumption is very far from reality. The enormous fast train investment necessary to transport passengers not only from Warsaw agglomeration but from all Polish regions is very important and risky in our opinion part of the CPK Project. Currently there is nowhere in the world an intermodal traffic system aircraft – train of such size and importance. Also there are no even very general financial calculations showing that the railway part of the Project has a very big chance to be profitable. We think that in the future the completely new airport serving Warsaw and some other Polish regions located mainly in Eastern and North-Eastern Poland will be justified and even necessary. Airport that will play a current role of Chopin Airport. But first the effective system of Chopin Airport and other airports dedicated mainly to low cost and charter airlines should be developed. The plans for the new airport have to be based on the realistic market assumptions and the different scenarios of air transportation market development and of general economic situation have to be taken into account. It is necessary because even if private capital is involved in financing of the investment the private investors do not agree to participate in the financial risks and they demand from the Government hard guarantees for the volumes of the traffic that the airport will serve.

Keywords: Polish Central Transportation Port; Market analysis; Transit traffic; Demand

Opis pozycji konkurencyjnej LOT-u w Polsce i całym regionie EŚW jest koniecznym wstępem do prognoz ruchu lotniczego dla głównego warszawskiego lotniska na kolejne lata. Więcej niż zdumienie musi budzić to, że w tak obszernym materiale dołączonym do cytowanej Uchwały RM nie ma nawet

próby sporządzenia takich prognoz, nawet chociażby ich zarysu. Tymczasem budowę CPK uważa się już za przesądzoną. W niniejszym artykule nie jest możliwe zawarcie wielowariantowych prognoz, konieczny jest dostęp do danych, które mają charakter poufny lub są płatne. Jednak już wstępna

analiza, bardzo ogólna i syntetyczna, daje pojęcie, jakie są najbardziej prawdopodobne scenariusze rozwoju sytuacji rynkowej.

Poniżej przedstawiono jedną z kluczowych części analizy, czyli dwie prognozy, z których pierwszą uznaje się za zadaniową, druga zaś - realną.

Prognoza zadaniowa

Prognoza pierwsza została sporządzona na podstawie kluczowych założeń przyjętych przez stronę rządową dla CPK. Zadeklarowano, że port będzie przeznaczony wyłącznie dla linii sieciowych. A od strony planistycznej – przy tak znacznej odległości od miasta musiałby być przewidziany tani terminal, aby jakiegokolwiek tanie linie zdecydowały się z CPK korzystać. Założono też stworzenie systemu dowożenia prawie całego krajowego ruchu tranzytowego szybką koleją.

Zagraniczne linie sieciowe, przy średniorocznym wzroście o 4%, będą przewoziły w roku 2029, z/do Warszawy około 5,2mln pasażerów. W roku 2017 było to 3,2mln. Trudno prognozować wyższy wzrost przy tak ogromnym rozwoju bezpośrednich połączeń LOT-u.

Ruch pasażerów krajowych w wariantcie najbardziej optymistycznym może osiągnąć około 0,5mln. W roku 2018 LOT i Ryanair przewiozły z/do Szczecina około 240tys. pasażerów. Wymienia się tu Szczecin, gdyż ze względu na odległość od Warszawy, tylko na tej trasie, przelot samolotem może być atrakcyjny. W roku 2018 sam LOT przewiózł z/do Warszawy około 1,6mln pasażerów, z tego nieco ponad połowa to ruch tranzytowy

Jak widać, aby zbliżyć się do podawanej, jako „pierwszy próg” liczby 30mln pasażerów same przewozy międzynarodowe LOT-u będą musiały znacznie przekroczyć liczbę 20mln. W roku 2017, z/do Warszawy wyniosły one około 5,2mln pasażerów, a w roku ubiegłym, szacunkowo, 6,4 -6,5mln pasażerów.

Oficjalnym źródłem prognozy ruchu lotniczego dla rynku polskiego jest „Projekcja liczby obsłużonych pasażerów w Polsce do roku 2035” opublikowana przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC. Wynika z niej, że przewozy będą rosły w Polsce, w okresie 2017 – 2029, średnio o niecałe 6% rocznie – wzrost do roku 2029 o prawie 96%.

Przewozy międzynarodowe z/do Warszawy dzielą się na ruch bezpo-

średni oraz tranzytowy. Jak wspominaliśmy, według informacji LOT-u ruch bezpośredni stanowił około 50% całego ruchu, co dla roku 2017 oznaczało by około 2,6mln pasażerów. Aby ustalić ruch międzynarodowy LOT-u z i do Polski dodajemy 0,8mln pasażerów z ruchu tranzytowego kraj-zagranica (nieco ponad 50% z 1,45mln). Jak widzimy wyniósł on łącznie 3,4mln pasażerów. Jednak nawet, jeżeli popełniamy błąd na poziomie 100-200 tysięcy pasażerów, to nie ma to istotnego znaczenia w kontekście wartości kilkunastomilionowych.

Gdy nawet założymy, że dzięki wyjątkowo dynamicznemu rozwojowi oferty, wzrost ruchu międzynarodowego LOT-u będzie o 3p.proc. wyższy od średniej rynkowej dla Polski i wyniesie średniorocznie 9% to bezpośrednio przewozy międzynarodowe LOT-u z/do Warszawy plus tranzytowe kraj - zagranica powinny wynieść, w roku 2029, około 9,6mln pasażerów. Byłby to ogromny wzrost biorąc pod uwagę bazę 3,4mln pasażerów w roku 2017. Wskazuje się, na wariant bardzo optymistyczny. Jednak i przy tym wariantcie warunkiem powodzenia będzie ogromny wzrost przewozów tranzytowych zagranica – zagranica.

Od łącznego zagranicznego ruchu tranzytowego, w roku 2017, (2,6mln) odejmuje się ruch tranzytowy kraj – zagranica – około 0,8mln pasażerów. Zostaje 1,8mln pasażerów, jako ruch tranzytowy zagranica-zagranica. Z wcześniejszych wyliczeń wynika, że do osiągnięcia koniecznych dla uzasadnienia powstania CPK 30mln pasażerów konieczne będzie przewożenie przez LOT ponad 14mln międzynarodowych pasażerów tranzytowych. Przypominamy, że w roku 2017 było ich 1,8mln. Tak ogromny wzrost jest naszym zdaniem niemożliwy do osiągnięcia.

Obecnie nikt, dysponując nawet pełną bazą danych aktualnych i historycznych dotyczących łącznych potencjałów ruchu tranzytowego oraz udziałów rynkowych poszczególnych graczy nie jest w stanie sporządzić choćby przybliżonej prognozy w kilkunastoletnim horyzoncie czasowym. Po prostu sytu-

acja konkurencyjna, jaka wtedy będzie miała miejsce, jest nie do przewidzenia. Jednak niewątpliwie można pokusić się o określenie scenariuszy rozwoju poszczególnych segmentów rynku, które są bardzo mało prawdopodobne.

We wcześniejszej, opisowej części, przedstawiono trendy zmian rynkowych, kładąc nacisk na proces konsolidacji. Uczestniczą w nim jedynie giganci kilkunastokrotnie więksi od LOT-u. Aby znacznie przekroczyć poziom 10mln międzynarodowych pasażerów tranzytowych polski przewoźnik musiałby ogromną ich część „odebrać” liderom rynkowym. Jak już wspomnieliśmy położenie geograficzne Warszawy radykalnie ogranicza możliwości przewozów tranzytowych wewnątrz-europejskich, a przede wszystkim, pomiędzy naszym regionem i Europą Zachodnią. A jest to rynek gigantyczny – 83,4mln w roku 2016. Grupa Lufthansy przewiozła tu około 14mln pasażerów w bardzo znacznej części na połączeniach tranzytowych. LOT w przewozach tranzytowych będzie musiał skupić się na rynkach dalekiego zasięgu – Ameryka Północna i Azja, gdyż położenie geograficzne Warszawy uniemożliwia jej pełnienie roli istotnego hub-u dla innych rynków interkontynentalnych (Ameryka Łacińska, Afryka). Według oficjalnej koncepcji LOT ma skonsolidować rynek w Europie Środkowo-Wschodniej. Nawet, jeżeli zapomnimy o wcześniejszych argumentach i przyjmujemy, że uda mu się osiągnąć znaczący udział w rynku przewozów tranzytowych w naszym regionie to i tak będzie to zdecydowanie niewystarczające, aby choć zbliżyć się poziomowi przewozów tranzytowych określonego wcześniej, czyli kilkunastu mln pasażerów.

W roku 2016 według oficjalnych danych podanych w Uzasadnieniu do Uchwały RM, przewozy interkontynentalne wyniosły w naszym regionie: Płn. Atlantyk – 5,1mln, Azja Wsch. – 1,8mln, Azja Płd. Wsch. i Azja Płd. – 0,9mln, co daje razem 7,8mln. Nawet, jeżeli te rynki będą rosły istotnie szybciej niż cały region, tj. o 7% rocznie (wariant bardzo optymistyczny), to w roku 2029 ruch na

w/w trasach wyniesie „jedynie” 16,6mln. Z czego znacząca część do z/do Polski, która nie będzie stanowiła potencjału ruchu tranzytowego zagranica-zagranica.

Jak widać (tab. 1) nawet nierealnie wysoki wzrost udziału LOT-u w rynku przewozów interkontynentalnych z/do naszego regionu zdecydowanie nie wystarczy, aby spełnić ambicje LOT-u i osiągnąć poziom przewozów wymagany dla wypełnienia lotowskiego hub-u (CPK). Konieczne będzie pozyskanie ogromnych, dodatkowych strumieni ruchu, głównie na kierunku Europa Zachodnia – Azja. Tymczasem, w odróżnieniu od kierunku Europa Środkowo-Wschodnia – Atlantyk Północny konkurencja tam jest gigantyczna. Przypomnijmy: trzy globalne grupy europejskie połączone umowami J.V. z partnerami azjatyckimi, trzy wielkie linie z Zatoki Perskiej, globalny Turkish Airlines, Finnair i Aeroflot. Z upływem lat zmiany w sytuacji konkurencyjnej będą niekorzystne również ze względu na szybki wzrost oferowania nowych graczy, tj. tanich linii. Skutki tego odczują przede wszystkim mniejsi, „niezrzeszeni” przewoźnicy.

Warto rozważyć pytanie, czy położenie geograficzne Warszawy/CPK istotnie zwiększa szanse na powodzenie projektu „Wielkiego CPK”.

Wbrew stwierdzeniom zawartym w cytowanym już Uzasadnieniu do Uchwały RM Warszawa nie jest wyraźnie „uprzywilejowana geograficznie”, jeżeli chodzi o pozyskiwanie ruchu tranzytowego do Azji. Jedynie w przypadku Seulu jest jakościowa różnica w porównaniu z hub-ami w Europie Zachodniej. Znajduje się on na granicy rotacji dwudziesto-czterogodzinnej przy rejsach z Warszawy. W takiej zdecydowanie uprzywilejowanej geograficznie sytuacji są natomiast Helsinki i Moskwa. I Finnair to wspaniale wykorzystuje. Trzeba się też liczyć z tym, że w przyszłości znacząco wzrośnie rola Aeroflot-u i Moskwy. Cały czas posługujemy się tu szacunkami i mocno przybliżonymi prognozami. Ale mówimy o wielkich liczbach, gdy 1- 2mln pasażerów niewiele zmieniają.

Tab. 1. Potencjał ruchu tranzytowego pomiędzy EŚW i Ameryką Północną oraz poszczególnymi regionami Azji. Dane z roku 2016

Region	Potencjał w roku 2016	Prognozowany potencjał w roku 2029
	w mln pasażerów	
Ameryka Północna	5,1	10,9
Azja Wschodnia	1,8	3,8
Azja Płd. Wsch. i Azja Płd.	0,9	1,9
Łącznie	7,8	16,6

Źródło: Opracowanie na podst. Danych w Uzasadnieniu do Uchwały RM

Tab. 2. PWarianty prognozy

Warianty	Średnioroczny Indeks wzrostu	Przewozy w roku 2029	W tym LOT
	w %	w mln	
optymistyczny	108,0	19,2	14,0
ostrożny	106,0	16,5	11,3
pesymistyczny	103,0	13,1	7,9

Źródło: Opracowanie na podst. danych IATA

Jest jeszcze problem szczególny, jednak bardzo istotny, który dotyczy praw przelotu nad Syberią. Azja Wschodnia, czyli Chiny, Japonia i Korea to gigantyczny, bogaty i bardzo rozwojowy rynek, ale pod warunkiem uzyskiwania zgód na przeloty nad Syberią dla nowych połączeń i dla dodatkowych rejsów na trasach już obsługiwanych. LOT uzyskał zgody na kilkanaście rejsów tygodniowo, a będzie potrzebował ich wielokrotnie więcej. Dla porównania - Finnair otrzymał ich już prawie sto. Pomijając kwestie relacji politycznych warto uwzględnić, że Aeroflot będzie w przyszłości jednym z głównych konkurentów LOT-u, szczególnie w naszym regionie.

Prognoza realna

Z powodów opisanych powyżej prognoza powinna być oparta na ogólnej dynamice rynku polskiego i w naszym regionie. Dla rynku europejskiego prognoza IATA przewiduje średnioroczny indeks wzrostu 102,7% w okresie do 2034. Uzasadnione jest przyjęcie dla Polski i regionu znacznie szybszego tempa wzrostu tak, jak zakłada prognoza ULC, czyli około 5,5%-6,0%. Dla PLL LOT, z kilku istotnych powodów można, w wariantie bardzo optymistycznym, podnieść ten indeks o kilka punktów procentowych do 8,0%. Oznacza to w roku 2029 ruch międzynarodowy LOT-u z/do Warszawy na poziomie 13,4mln. Razem z ruchem

krajowym wyniósłby on 14mln. Jeśli dodać ruch obcych linii sieciowych daje to łącznie nieco ponad 19mln pasażerów, a zatem znacznie poniżej liczby wymaganej dla CPK (30mln). W wariantie bardziej ostrożnym, choć nie pesymistycznym - ruch międzynarodowy LOT-u to „tylko” 10,7mln, zaś jego indeks średnioroczny to 106,0%. Łącznie w porcie – 16,5mln pasażerów. Różnica pomiędzy wariantami jest dość duża, gdyż znaczną część stanowi tu ruch tranzytowy pozyskiwany w ostrej walce konkurencyjnej. A odpowiedzialny planista powinien też uwzględnić wariant pesymistyczny i indeks na poziomie 3%. Uważamy, że „czarny scenariusz”, czyli w długim horyzoncie czasowym, brak w Polsce linii sieciowej oznaczający jedynie minimalny ruch tranzytowy przez CPK, jest raczej mało prawdopodobny ze względu na wielkość rynku. Choć „prawdziwi pesymiści” pewnie nie zgodzą się z tym stwierdzeniem, wskazując na przykład rynku włoskiego i losy Alitalii, która prawie dwa lata temu ogłosiła niewypłacalność i znajduje się w procesie upadłościowym.

W wariantie ostrożnym przewozy są jedynie o niecałe 5% większe, niż w roku 2017. To konsekwencja przyjętych założeń – brak tanich linii (w roku 2017 - 2,8mln), brak charterów (1,4mln) i minimalny ruch krajowy (nieco ponad 2mln).

Luka pomiędzy prognozą zadaniową i prognozą realistyczną dla LOT-u jest znacząca i wynosi 10 - 12mln pa-

sażerów. A przecież to ma być dopiero wstęp do fajerwerków domniemanej, ogromnej ekspansji. Pierwsza faza budowy zakłada przepustowość na poziomie 45-50mln pasażerów i przygotowania do kolejnych inwestycji, aby zwiększyć przepustowość do 100mln.

Prognozując potencjał rynkowy musimy uwzględnić nie tylko pierwszy próg (30mln), ale i kolejne, gdyż już w pierwszej fazie procesu wiele istotnych i kosztownych elementów inwestycji około-lotniskowych, takich, jak drogi, linie kolejowe, linie energetyczne, system wodno-kanalizacyjny itd. musi być przystosowane do zdecydowanie większego ruchu. Pisząc o progach mamy na myśli wielkości ruchu, które uzasadniałyby dalszą rozbudowę CPK. Przy zbliżeniu się do poziomu 45mln planowana jest dalsza rozbudowa portu – do docelowej przepustowości 100mln pasażerów.

Komponent kolejowy

Problemom rentowności systemu kolejowego należy poświęcić dużo uwagi, gdyż chodzi o inwestycję rzędu 40mld, a w znanych nam dokumentach i oficjalnych wypowiedziach, kwestie te są praktycznie zupełnie pomijane. Nieokreśloność części projektu dotyczącej komplementarnego transportu kolejowego jest jedną z jego istotnych słabości. Trudno oprzeć się wrażeniu, że wprowadzono pomysł na transport intermodalny na tak ogromną skalę z „konieczności”. Przy tak oddalonym od stolicy lotnisku i poprawie efektywności transportu naziemnego, na przykład pomiędzy Warszawą a Gdańskiem, czy też Wrocławiem, trudno, za lat kilkanaście, liczyć na znaczący lotniczy ruch krajowy z/do Warszawy. Połączenia krajowe LOT-u, z których korzystałby prawie wyłącznie tani i bardzo tani ruch tranzytowy, byłyby strukturalnie nierentowne. Aby nie odciąć hub-u warszawskiego i LOT-u od reszty Polski rzucono koncepcję tranzytu szybkimi pociągami.

Pomysł ten wykazuje szereg słabości. Po pierwsze, nigdzie na świecie nie funkcjonuje on na taką skalę. Wy-

zwaniem będą problemy związane, między innymi, z kwestiami bezpieczeństwa, wykluczeniem możliwości wykorzystania odprawionego bagażu pasażerskiego do aktów terroru, z koniecznością integracji systemów IT linii lotniczych i kolei, z problemem odpowiedzialności finansowej za połączenia utracone z powodu opóźnień, itp. Ponadto można mieć poważne wątpliwości, czy zdecydowana większość potencjalnych pasażerów uzna tę ofertę za w pełni konkurencyjną z tranzytem samolot – samolot.

Większość komentatorów zadaje pytanie, czy nasz kraj będzie w stanie zbudować około 1300km nowych linii kolejowych, w okresie jednej dekady, jeżeli w ciągu ostatnich kilku zbudowano jedynie około 40km. Naszym zdaniem najważniejsze, wyjściowe pytanie powinno dotyczyć nie tylko kwestii wykonalności, ale sensu ekonomiczno-rynkowego tej koncepcji. Nie negując potrzeby zdecydowanej poprawy polskiej infrastruktury kolejowej, mamy ogromne wątpliwości, czy powinna być wpisana w projekt CPK. Stworzenie zupełnie nowego węzła kolejowego w Baranowie musi oznaczać koszty realizacji całego projektu oraz koszty operacyjne zdecydowanie wyższe, niż w sytuacji, gdy węzeł jest stworzony w optymalnym miejscu. Sposób zbadania rentowności tej części projektu CPK to porównanie kosztów infrastrukturalnych oraz operacyjnych nowego systemu transportu kolejowego z węzłem w CPK z kosztami systemu przy optymalnej lokalizacji węzła. Następnie należy zestawić różnice w kosztach z dodatkowymi przychodami, jakie będą uzyskane dzięki „nie-optymalnej kosztowo” lokalizacji.

W bardzo obszernym załączniku do Uchwały RM poświęconym komponentowi kolejowemu całego systemu, jest tylko kilka zdań dotyczących jego rentowności. Z niejasnych sformułowań wynika, że przyjęto założenie, że z dojazdów kolejowych do CPK ma w pierwszych latach funkcjonowania korzystać około 10mln pasażerów. Z naszych wcześniejszych wyliczeń wynika, że jest to liczba znacznie zawyżona, je-

żeli uwzględnimy, że łączny polski ruch z CPK ma wynieść około 10,1mln. Przy tym, znaczna jego część przy dojazdach z/do Warszawy będzie korzystać z innych środków transportu niż kolej. A ruch warszawski będzie tu dominować: cały ruch krajowy (0,5mln) oraz około 75% ruchu zagranicznego – tyle było w roku 2017 (2,6mln z 3,4mln). Przy tranzytach łączących bardzo krótkie odcinki podróży lotniczej, na przykład Warszawa – Kraków z bardzo długimi, na przykład Warszawa – Nowy Jork lub Los Angeles, przychód na odcinku krajowym jest bardzo niski. Przewoźnik lotniczy „dopłaca sam – sobie”, pokrywając straty wyższymi przychodami z odcinka interkontynentalnego. W przypadku kolei nie będzie to możliwe. Niektórzy konkurenci LOT-u będą też korzystać z ultra-tanich usług dowozowych tanich linii – na przykład irlandzki Air Lingus – Ryanaira. W cytowanym dokumencie nie wspomina się też o ogromnych problemach wykonawczych i finansowych związanych z kwestiami wymienionymi powyżej (pełne bezpieczeństwo bagażu pasażerów, którzy nadadzą go, na całą trasę, na dworcu kolejowym, integracja systemów IT itd.).

Uważa się, że jeżeli rzetelnie będą uwzględnione najważniejsze elementy strony kosztowej i przychodowej komponentu kolejowego, to jest bardzo prawdopodobne, że prostszym do wprowadzenia i bardziej ekonomicznym rozwiązaniem jest wykorzystanie usług taniej spółki-córki. Obsługiwałaby ona trasy krajowe samolotami nowej generacji, na przykład typu A220-100/300 o maksymalnie zagęszczonych konfiguracji lub najnowszą wersją turbośmigłowego Q400 z 90-cioma fotelami. A być może w najbliższej dekadzie powstaną jeszcze nowocześniejsze, ekonomiczniejsze typy samolotów, lepiej pasujące do polskich połączeń krajowych.

Rentowność projektu

Planując budowę nowego lotniska lub bardzo istotną rozbudowę już istniejącego, przy badaniu prognozy rentowności

projektu, praktycznie zawsze wiąże się go z minimalną liczbą pasażerów, jaka musi być obsłużona, aby próg ten został osiągnięty.

Zanim odniesie się do kwestii rentowności projektu CPK, należy przeanalizować przypadek jedyne dotąd europejskiego, dużego lotniska, które zostało wybudowane w ostatnich trzech dekadach, czyli lotnisku pod Atenami, w miejscowości Spata. Drugie, w Istambule, jest właśnie w okresie uruchamiania.

Po trwających ponad dwie dekady perturbacjach zupełnie nowe ateńskie lotnisko (AIA – Athens International Airport) zostało oddane oficjalnie do użytku w marcu roku 2001. Koszt jego budowy to było 2,2mld EUR, w wartościach z roku 2000, w tym kredyty komercyjne stanowiły 60% tej kwoty. W momencie oddawania AIA do eksploatacji jego przepustowość terminalowa wynosiła 21mln pasażerów. Po uruchomieniu tego portu zamknięto dotychczasowe lotnisko ateńskie Hellenikon. Port w Spata był i jest jedynym lotniskiem obsługującym aglomerację ateńską. W pierwszym, pełnym roku eksploatacji – 2002, obsłużył niecałe

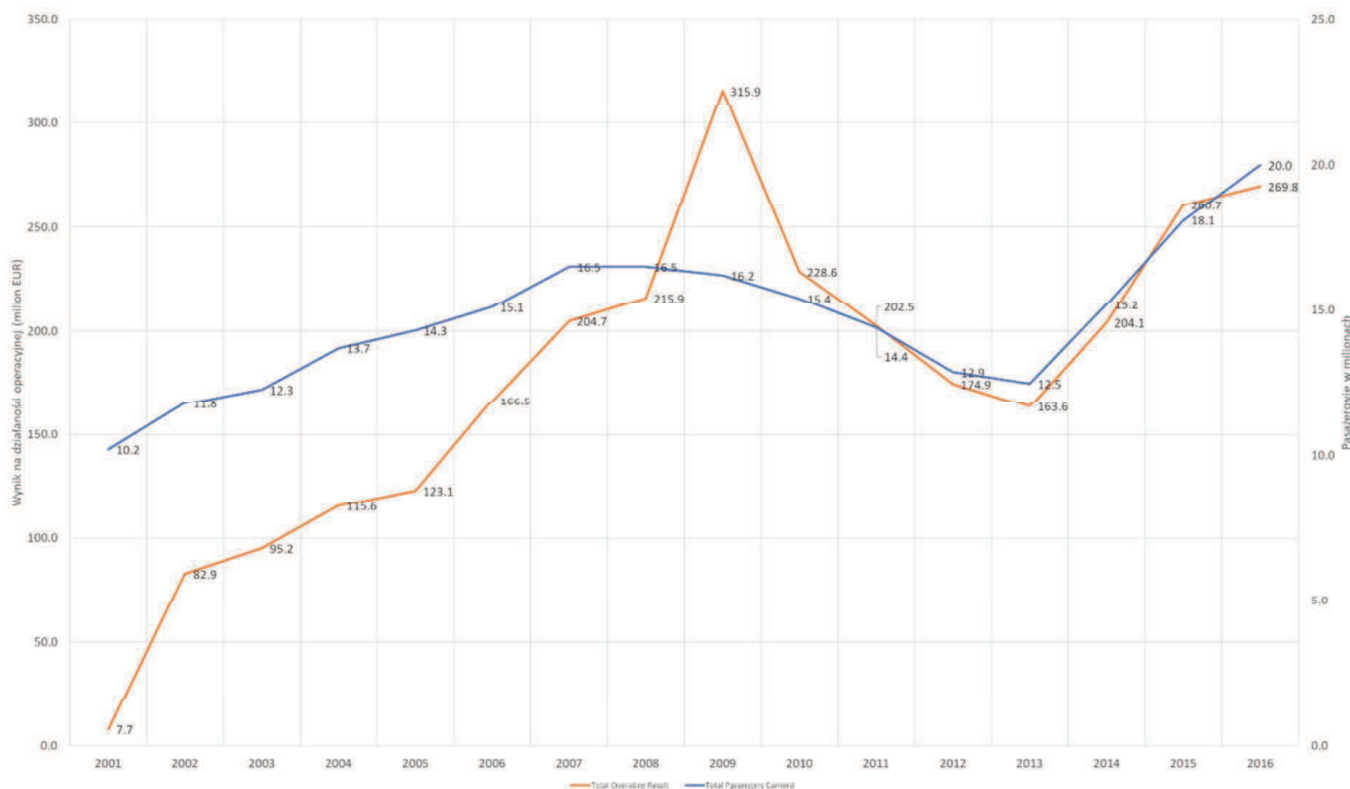
12mln pasażerów. Do roku 2008 ruch stabilnie rósł – do poziomu 16,2mln. Później załamał się (12,9mln w 2012) i dopiero w roku 2015 pobił dawny rekord – 18mln pasażerów. W roku ubiegłym obsłużył 21,7mln pasażerów. Poprzedni port Hellenikon w ostatnim roku działalności obsłużył 13,5mln pasażerów, ale porównując wyniki obu lotnisk musimy uwzględnić, że pod koniec roku 2001 rozpoczął się głęboki kryzys na światowym rynku lotniczym. Należy podkreślić, że przez cały okres działalności port wykazywał pozytywny wynik finansowy zarówno na działalności operacyjnej, jak i zysk przed opodatkowaniem - nawet w okresie najgłębszego kryzysu finansowego. Tendencję tę ilustruje wykres zestawiający liczby pasażerów obsłużonych w kolejnych latach z wynikami na działalności operacyjnej (wykres 1).

Dobre wyniki finansowe zapewniła portowi nie tylko znaczna podwyżka opłat lotniskowych, w wyniku, której AIA stał się jednym z najdroższych lotnisk w Europie. Miało miejsce, przede wszystkim, wprowadzenie specjalnej opłaty finansującej grecki Airport Development Fund (ADF). Dotyczyła pa-

sażerów odlatujących ze wszystkich greckich lotnisk. Była ona wyjątkowo wysoka, gdyż wynosiła 12EUR od pasażerów podróżujących w ramach strefy Schengen i aż 22EUR od pasażerów wylatujących poza tę strefę. Dopiero w ubiegłym roku wprowadzono ten sam poziom (12EUR) od wszystkich pasażerów. W roku 2024 planowane jest dalsze jej obniżenie do poziomu 3EUR.

Starając się wykorzystać wnioski z przykładu ateńskiego dla niniejszej analizy należy uwzględnić ogromne, wręcz fundamentalne różnice dotyczące CPK i AIA:

- nowe lotnisko zastąpiło port, który, jako jedyny obsługiwał aglomerację ateńską,
- gdy podejmowano decyzję o jego budowie fenomen tanich linii był dopiero daleko na horyzoncie,
- konieczność pokrycia kosztów operacyjnych lotniska wymusiła ogromną podwyżkę opłat lotniskowych. Wyjątkowa atrakcyjność turystyczna Aten i brak alternatyw lotniskowych spowodował, że popyt nie załamał się. Niestety Warszawa to nie Ateny.



1. Korelacja pomiędzy liczbą obsłużonych przez port pasażerów z wynikami na działalności operacyjnej – w latach 2001 – 2016. Źródło: opracowanie własne (intelligent aviation) na podstawie raportów finansowych lotniska ATH

- analizując stronę finansową projektu CPK trzeba pamiętać o profilu biznesowym portu, jego specyfice.

Na podstawie dostępnych, bardzo ogólnych informacji oraz porównań z przykładami innych zagranicznych inwestycji można pokusić się o stwierdzenie, że sam komponent lotniskowy ma szansę uzyskać trwałą rentowność przy poziomie ruchu 25 – 28 milionów pasażerów. Przy tym poziomie ruchu będzie się całkowicie wyczerpywać przepustowość lotniska Chopina. Jednak ta prognoza musi być połączona z bardzo istotnymi zastrzeżeniami dotyczącymi głównie obowiązującego w CPK systemu opłat. Na dalszym etapie analiz może się okazać, że próg rentowności, w konkretnych realiach biznesowo-rynkowych zmieni się i to raczej w górę. Chodzi tu o sytuację, gdy znaczna część ruchu – tranzytowy – będzie korzystała z bardzo dużych zniżek.

Jak opisano wcześniej, CPK w ogromnym stopniu ma być przeznaczony dla ruchu tranzytowego. Tymczasem w hubach taki rodzaj ruchu korzysta z dużych zniżek od opłat. W porcie Chopina są one wręcz ogromne – obecnie 83%. Nie wydaje się możliwe utrzymanie ich na choćby zbliżonym poziomie w CPK. Ale nawet po znaczącym obniżeniu poziomu zniżek dla ruchu tranzytowego nieuniknione może okazać zastosowanie bardzo wysokiego poziomu opłat dla ruchu bezpośredniego. Konieczne jest też uwzględnienie, że istotna część pasażerów tranzytowych nie ma możliwości „wydawania pieniędzy” na lotnisku ze względu na zbyt krótką przerwę pomiędzy przylotem jednego rejsu i odlotem drugiego. Taka sytuacja oznacza mniejsze wpływy z wynajmowania powierzchni handlowej.

Nie znane są jeszcze sposoby finansowania budowy CPK i całego systemu infrastruktury. Zgodnie z wypowiedziami decydentów bardzo prawdopodobne jest zaangażowanie kapitału prywatnego. Jednak w takiej sytuacji inwestorzy wymagają od rządu twardej gwarancji minimalnej wielkości

obsługiwanego w porcie ruchu. Nie zgadzają się na dzielenie ryzyka. Nawet w sytuacji, gdy „wszelkie znaki na ziemi i niebie” wskazują, że inwestycja będzie pełnym sukcesem.

Aktualna przepustowość portu Chopina i portu w Modlinie

Zanim przejdzie się do ostatniej części analizy, warto w kilku zdaniach zreasumować obecny stan wiedzy na temat problemów związanych z ograniczeniami operacyjnymi, obecnymi i przyszłymi, warszawskiej infrastruktury lotniskowej. Nie jest ona jednak pełna, a jej ograniczenia wynikają z pośpiechu procesu decyzyjnego.

Przepustowość portu, określana liczbą pasażerów, którą obsłużyć, zależy od wielu czynników. Na niektóre z nich, na przykład na typy wykorzystywanych samolotów zarządzający infrastrukturą nie mają wpływu. Obecnie podawana, maksymalna i docelowa przepustowość lotniska Chopina to 27 – 28 milionów pasażerów.

W przypadku lotniska Chopina kluczowe znaczenie mają dwa czynniki: ograniczenia godzinowe liczby operacji na jednym i „pół” pasa oraz ograniczenia środowiskowe, głównie hałasowe.

Według informacji przekazanych przez Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze (PPL) oraz ekspertów ze współpracującej z nim firmy konsultingowej ARUP, możliwe jest istotne zwiększenie godzinowego limitu operacji na pasach startowych - z czterdziestu kilku do pięćdziesięciu, po przeprowadzeniu niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych.

W odniesieniu do drugiego parametru obecne ograniczenie środowiskowe, „hałasowe” to 600 operacji dziennie. Zostało ustalone wiele lat temu i obecnie, przy zdecydowanie bardziej pro-ekologicznym sprzęcie może być zmienione.

LOT i PPL podnoszą argument, że lotnisko już się zatyka, gdyż w niektórych godzinach osiąga granice limitów operacji. Naszym zdaniem ma ono jednak jeszcze duże rezerwy związane na

przykład ze stopniową przebudową rozkładu dalekodystansowych rejsów LOT-u. Jednak, przede wszystkim, jeżeli wymieniowe wcześniej trzy warunki zostaną spełnione oraz ukończone zostaną niezbędne inwestycje infrastrukturalne, to przepustowość portu Chopina zdecydowanie wzrośnie do wspomnianych już 27-28mln pasażerów.

Port w Modlinie od początku był planowany jako uzupełnienie lotniska Chopina. Miał go odciążać przejmując stopniowo obsługę przewoźników charterowych oraz tanich. Po jego powtórny uruchomieniu, które nastąpiło po awaryjnym remoncie pasa startowego, powrócił do niego jedynie Ryanair. WizzAir pozostał w porcie Chopina zachęcony do tego specjalnymi zniżkami. Już kilkanaście miesięcy temu ruch na lotnisku modlińskim osiągnął granice przepustowości. Pomimo tego do niedawna jeden ze współwłaścicieli nie wyrażał zgody uruchomienie inwestycji niezbędnych do jej zdecydowanego zwiększenia.

Jeżeli chodzi o port w Modlinie to jest praktycznie pewne, że po przeprowadzeniu niezbędnych i relatywnie niezbyt kosztownych inwestycji oraz po złagodzeniu ograniczeń środowiskowych lotnisko to jest w stanie obsłużyć wielokrotnie większą liczbę pasażerów, niż obecnie (3,1mln pasażerów w roku 2018).

Jeżeli nie „wielki CPK”, to co?

Obecnie występuje kryzys infrastruktury lotniskowej w aglomeracji warszawskiej. Aby opracować rozwiązania, które będą miały perspektywę wieloletnią konieczne jest poddanie rzetelnej analizie obecną sytuację rynkową w Europie oraz kierunki zmian, również jakościowych. Najważniejszym efektem tych prac powinny być wystarczająco szczegółowe, wariantowe prognozy ruchu, które będą również prognozami dla „nowej infrastruktury”.

Nie powinno się określać szczegółowych, wieloletnich planów bez zakończenia pełnego procesu analitycznego. Niestety przy projektach będących w

istotnym stopniu owocem gigantomanii widzi się tylko pozytywne jego strony, takie, jak obsługa nierealnej liczby 100 mln pasażerów, pomijając słabości i zagrożenia. Nie próbuje rozważać scenariuszy alternatywnych, nie tylko „czarnych”, ale nawet „szarych”. Bez tego mamy do czynienia nie z profesjonalnym planowaniem i odpowiedzialnym wydawaniem publicznych środków, ale z hazardem.

Teraz wydaje się dość oczywiste, że w przyszłości, dla aglomeracji warszawskiej i Polski Centralnej optymalnym rozwiązaniem jest system duoportu, w którym nowy port lotniczy przejmie większość funkcji lotniska Chopina. Jego infrastruktura będzie, przede wszystkim, dedykowana liniom sieciowym oraz przystosowana do obsługi ruchu tranzytowego obsługiwanego przez przewoźnika tam bazowanego. Jednak znaczna część infrastruktury w nowym porcie, oraz cała infrastruktura w porcie wspomagającym (Modlinie), będzie musiała być przeznaczona dla tanich linii. Duo-port będzie obsługiwał nie tylko aglomerację warszawską, ale i bardzo znaczne obszary Polski Centralnej, Północno - Wschodniej i Wschodniej. W obecnych planach bardzo wyraźnie potrzeby tego najszybciej wciąż rosnącego segmentu rynku są, łagodnie mówiąc, pomijane. A ta część systemu transportu lotniczego pełni bardzo ważne funkcje społeczne i ekonomiczne.

Do momentu uruchomienia nowego, centralnego portu dla Polski powinien być rozwijany system duo-portu: lotnisko Chopina i lotnisko w Modlinie. Nieoparte na jakichkolwiek rzetelnych argumentach jest blokowanie przez PPL możliwości zwiększania przepustowości tego drugiego lotniska. Teza, że lotnisko w Modlinie, znajdzie się w „strefie śmierci CPK”, przedstawiona przez szefa PPL-u nie wytrzymuje rzetelnej krytyki. Stopniowe przejmowanie przez port w Modlinie ruchu obsługiwanego w porcie Chopina przez linie tanie i charterowe powinno być efektem naturalnych procesów rynkowych i wynikać z profili biznesowych obu portów. Tak zwany administracyj-

ny podział ruchu oznaczający całkowite „wysiedlenie” z portu Chopina przewoźników charterowych i częściowe tanich linii, powinien być zastosowany jedynie w ekstremalnej sytuacji. Wysiedlone linie powinny mieć wtedy możliwość korzystania z relatywnie dobrze położonego portu w Modlinie.

Podsumowanie

Należy podkreślić, że wnikliwe analizy rynkowe i próby jak najbardziej precyzyjnego określenia trendów zmian są konieczne, gdyż koncepcja CPK, jako wielkiego globalnego hub-u jest jakościowo inna, niż te, które leżały u podstaw budowy nowych lotnisk dla Pekinu i Stambułu. W Chinach i Turcji kontynuowane są strategie, które mają bardzo solidne i trwałe podstawy. W pierwszym przypadku stanowi je gigantyczny, wyjątkowo szybko rosnący i kontrolowany rynek, a w drugim unikalna sytuacja konkurencyjna linii narodowej i jej portu. Decyzję o budowie nowego lotniska dla Stambułu podjęto, gdy turecka linia i jej hub udowodniły, że strategia rozwoju została pozytywnie zweryfikowana przez rynek oraz przeszła testy kryzysów. Pomimo tego, jak już wspomnieliśmy, prywatni inwestorzy uzyskali od rządu tureckiego „gwarancje sukcesu”.

LOT i jego warszawski hub dopiero zaczynają walkę i to nie o zdobycie pozycji jednego z liderów europejskich, ale dopiero liczącego się gracza.

Uważa się, że nie ma presji czasu, która uzasadniałaby „bieg na skrót” i podejmowanie kolejnych decyzji bez przeprowadzenia właściwego procesu analitycznego. Procesu, który uwzględnia różne scenariusze rozwoju sytuacji rynkowej i konkurencyjnej. Co prawda zapewnia się, że ostateczne decyzje zapadną po wykonaniu Studium Wykonalności, jednak już teraz widać, że będzie ono tworzone pod ogromną presją polityczną. Dopiero prawidłowo przeprowadzony proces analityczny odpowie na pytanie, kiedy uruchomienie nowego portu będzie konieczne i obarczone minimalnym ryzykiem finansowym. Musi też rozwiązać wąpli-

wości „totalnych sceptyków”, którzy w ogóle kwestionują sens jego budowy.

Obecnie LOT na dalekim dystansie operuje tylko do wielkich aglomeracji, a tam potencjał ruchu, również wysokopłatnego, jest gigantyczny. Na średnim dystansie bardzo duży udział w jego siatce mają wciąż połączenia „z natury rentowne”, szczególnie w sytuacji hossy rynkowej (Londyn, Paryż, Bruksela, Budapeszt). Stopniowo musi uruchamiać trasy coraz bardziej ryzykowne finansowo, przede wszystkim, interkontynentalne. Na średnim zasięgu dochodzą połączenia dowozowe, na których przeważa bardzo tani ruch tranzytowy. Znaczna część z nich jest i będzie nierentowna. Strategię LOT-u dopiero czekają prawdziwe testy rynkowe i testy odporności na kryzysy.

Uważa się za w pełni uzasadnioną tezę, iż przedstawiane opinii publicznej materiały nie są wystarczające do podjęcia tak istotnej decyzji. Koncepcja Warszawy, jako jednego z głównych europejskich węzłów przesiadkowych nie przystaje do realiów rynkowych i zupełnie nie uwzględnia wieloletnich trendów zmian. Szczególnie tych, które odnoszą się do sytuacji konkurencyjnej. Projekt CPK przypisuje PLL LOT rolę, której nie będzie on mógł spełniać. ◀

Materiały źródłowe

- [1] https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/koncepcja_przygotowania_CPK.pdf/f61866f9-4ea9-b5d7-cfd7-fdfa-a563b876 [dostęp 27.03.2019]
- [2] Załącznik nr 1 Do Uchwały RM o CPK – „Potencjał Konsolidacji Rynków Europy Środkowo - Wschodniej przez PLL LOT” oraz podtytuł drugiego fragmentu – „Niezagospodarowany Potencjał Rynku”
- [3] Uchwała RM Nr 173/2017 z dnia 7.11.2017 „W sprawie przyjęcia koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej - Załącznik Nr 1 s. 96